

NSU Sport Prinz 1958–67

MOTORNYTT	fredag 22 november
Föregående	onsdag 20 november

1. Jaguar Land Rover uppges söka hjälp hos Geely eller BMW

2. Här installeras hundratals laddplatser i lyktstolparna

3. BMW: ”Vi är en ledstjärna inom elektrifiering”

4. Provkörning av BMW X6 M50i

5. Audi satsar på el

6. Nya bilder på Audi S8

7. Provkörning av Kia XCeed 1,4 T-GDi DCT

8. Grattis Toyota Celica!

1. Jaguar Land Rover uppges söka hjälp hos Geely eller BMW

Oskar Krüger 13 november 2019

Elektrifieringen är kostsam och den indiska Jaguar Land Rover-ägaren Tata Motors söker en samarbetspartner att dela utvecklingskostnader med.



Jaguar Land Rover har satt upp ett tufft mål med att erbjuda elektrifierade drivlinor till samtliga modeller 2020. Därtill ser inte ägaren, Tata Motors, att Jaguar Land Rover lever upp till förväntningarna. Siffrorna är för dåliga och pengar behöver sparas in, dock säger Tata Motors att en försäljning av Jaguar Land Rover inte är aktuellt. Den rimliga lösningen är då att Jaguar Land Rover gör som så många andra biltillverkare – sneglar åt samarbeten över gränserna för att dela på kostnader, speciellt inom utvecklingen av elektrifiering.

I juni skrev vi om att BMW och Jaguar Land Rover ingått i ett samarbete där tyskarna delar med sig av sin senaste teknik inom elektriska drivlinor. Men enligt nyhetsbyrån Bloombergs källor uppges Jaguar Land Rover vilja stärka sina band ytterligare med BMW, alternativt hitta nytt samarbete med kinesiska Geely. Ett samarbete med Geely skulle stärka de brittiska märkenas position på den kinesiska marknaden, en marknad där Jaguar Land Rover haft problem.

Skulle ett samarbete med Geely bli aktuellt är det inte omöjligt att Jaguar och Land Rover får ta del av tekniken vi kommer se i morgondagens Volvo-bilar.

Oskar Krüger

RECHARGE

2. Här installeras hundratals laddplatser i lyktstolparna

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-11-14, 10:55

Nya drömmen för elbilsägare som inte kan ladda hemma.



Att ladda elbilen eller laddhybriden hemma är det billigaste och smidigaste sättet att ladda – för den som kan. Lägenhetsbor som antingen inte har någon egen parkeringsplats, eller som har en hyresvärd eller förening som inte vill installera någon laddplats, har det svårare.

Vi har tidigare skrivit om flera kluriga lösningar som är på gång, som att installera laddplatser vid elskåp, och i bland annat Askersund har elbilsladdning i lyktstolpar testats i ett pilotprojekt.

Nu kommer en intressant nyhet från Los Angeles. Där installeras nämligen laddplatser vid mer än 130 lyktstolpar och ytterligare flera hundra är på gång, skriver Electrek.

Los Angeles har länge haft eftersatt kollektivtrafik och trafiksituationen är kaotisk med långa köer och smutsig luft. För att få fler bilister att byta till en elbil körs alltså initiativet med lyktstolpsladdning igång.

Problemet är att över två tredjedelar av befolkningen hyr sin bostad och för en hyresvärd kan det vara svårt att lägga pengar på att installera laddplats åt den som bor där.

Rent tekniskt sitter "laddboxen" utanpå lyktstolpen. Att ladda kostar mellan en och två dollar i timmen.

Läs gärna våra guider för att installera laddplats för lägenhetsbor och villaägare.

NyTeknik

3. BMW: ”Vi är en ledstjärna inom elektrifiering”

2019-11-16 06:00

Felix Björklund

BMW ska utveckla sina egna battericeller och öppnar ett nytt stort battericenter. ”Vi vill vara bäst på planeten. Vi leder i dag och vi kommer att fortsätta vara ledande inom e-mobilitet”, säger nya vd:n Oliver Zipse.



Oliver Zipse

I utkanten av München har BMW slagit ner nya bopålar i form av ett nytt kompetenscenter för battericeller. Här ska tillverkaren forska, utveckla och prototypbygga batterier – i en anläggning som de menar gör att de håller i taktpinnen inom elektrifiering.

– Det nya battericells-centret sätter oss i en avundsvärd position, sade Oliver Zipse inför det samlade pressuppbådet vid en demonstration av anläggningen.

Han tillträdde som vd i augusti 2019. På ett sätt stämmer den nya chefens uttalande. Att äga en så stor del av sin produktion som möjligt och att inte vara i händerna på underleverantörer är något många biltillverkare anser är viktigt – särskilt när det gäller elbilar.

Läs mer: [BMW fortsätter elektrifieringsoffensiven – släpper ny laddhybrid]

Inget märke har hittills försökt att ha en egen celltillverkning (VW säger dock att de kommer att göra det på sikt). Även om BMW nu kommer att utveckla cellerna på egen hand överlåter BMW-chefen fortfarande till andra att massproducera dem.

– Bilindustrin har många beroendeförhållanden, se bara på stål och plast – det är inget vi gör själva. I dagsläget ser vi inte att vi behöver producera cellerna. För oss är det viktigare att förstå vad som är i dem. Vi behöver hitta vår egen väg, men blir det nödvändigt i framtiden så kommer vi agera.

”Kommer inte ha några sällsynta jordartsmetaller längre”

En sak som skiljer batterier från stål och plast är hur de produceras. Dels är de mer känsliga för variationer på marknaden, dels finns betänkligheter kring råvarubrytning och miljöhänsyn.

Det här är en brännande punkt för industrin – och något som måste hanteras. Flera råvaror som elbilar behöver bryts inte hållbart, är förknippade med hög miljöpåverkan och utsatta arbetsförhållanden. Det här har BMW valt att tackla genom att bland annat dra sig ur avtal där man bryter mineral i Kongo.

– Battericellstekniken är en nyckelfaktor i vår elbilsoffensiv, detta eftersom det påverkar både prestanda och kostnader. BMW har varit en ledstjärna inom e-mobilitet och det är mer än sex år sedan som vi gav oss in i segmentet, säger Oliver Zipse.

Läs mer: **PSA: Så hotar elbilen bilbranschen**

Nu ska tillverkaren ta kontroll över leveranskedjan, enligt honom.

– Vi tar ansvar för hela livscykeln för batterier. Det innebär att vi nu köper litium och kobolt själva och levererar till våra underleverantörer. Vi vill veta vad det kommer ifrån samt kunna visa att det är transparent. Från och med 2021 kommer vi inte ha några sällsynta jordartsmetaller längre i våra elmaskiner, säger BMW-chefen.

”Hållbarhet och bilar kan gå hand i hand”

Efter Zipse tog Markus Söder, Bayerns ministerpresident, plats på scenen. Och precis som när förbundskansler Angela Merkel nyligen pratade på VW:s produktionsinvigning var stödet för bilindustrin tydligt.

– De senaste åren har bilindustrin i Tyskland ändrats rejält. Efter att ha suttit fast i dieselskandalen länge har bilindustrin förnyats. Nu är det ljusa framtidsinsikter. I Tyskland har vi visat att hållbarhet och bilar kan gå hand i hand, sade han.

Vid sidan av det stora ståhejet på scenen, vad var det som BMW egentligen visade? Hur progressivt var det egentligen?

Visst, ett nytt battericenter för ett par miljarder och egen forskning på battericeller är ju inte något som alla har. Men när det gäller transparens i leverantörsledet klarar BMW inte det bättre än andra.

Läs mer: **Deras nya elbil överraskar – med blygsam räckvidd**

Flera av BMW-representanterna under evenemanget upprepade att företaget har enormt mycket på gång. Och tittar man på deras elbilsstrategi ser det ju intressant ut. Fram till 2023 ska märket lansera inte mindre än tolv elbilar, och utöver dessa ytterligare 13 laddhybrider.

På frågan om var BMW kommer att befinna sig i elektrifieringsracet är dock högste chefen tydlig.

– Vi är marknadsledande, och som jag ser det kommer vi fortsätta att vara det framöver, säger Oliver Zipse.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Provkörning av BMW X6 M50i

Robin Törnros 16 november 2019

Den helt nya tredje generationen BMW X6 är här men nu är konkurrensen hårdare än någonsin i klassen för suvar som ingen egentligen behöver. Håller nya X6 måttet?



På plats på BMW:s hemort Münchens gator råder det ingen brist på bilar från tillverkaren, allt från toppfina klassiker som E30 till kamouflerade testbilar som når marknaden först om några år. Särskilt koncentrerad population är det i området kring den gamla Olympiastadion där BMW:s huvudkontor och museum också ligger. Tvärs över gatan ligger skrytbygget BMW Welt där en flotta av BMW X6 M50i med färgen Riverside Blue står och speglar sig i den välpolerade Welt-fasaden.

Körningen föregås av en sedvanlig presskonferens där projektledaren Gerhard Thiel håller i ratten, och han har verkligen ingen brist på självförtroende då han kaxigt deklarerar:

– Den första BMW X6 var banbrytande och visst har det kommit konkurrenter sedan dess men ingen av dem är lika felfri som X6.

Vilka fel han menar att konkurrenterna har kommenterar han dock inte, kanske på grund av viss risk att bli synad…

Den 4,4 liter stora V8-motorn brummar igång under den klarblå huven och BMW Welt ligger bakom oss, knappt synligt genom backspegeln på grund av den riktigt dåliga bakåtsikten som coupéformen är skyldig till. Jag sitter i vad som för tillfället är värstingversionen M50i som delar motor med både X5 och 8-serie. 530 hästkrafter och hela 750 newtonmeter gör att stora X6 som väger drygt 2,2 ton klarar av 0-100 km/h på 4,3 sekunder. I Münchens täta stadstrafik är det många som slänger ett extra öga på kolossen och det är inte helt lätt att avgöra om det är med beundran eller avsmak i blicken.



Bilen som skapade ett eget segment. X6 är inne på sin tredje generation. Nederkanten av bakrutan sitter högre än i X5 och bidrar till dålig sikt bakåt.

När den första generationen X6 lanserades 2008 fick den motta skarp kritik och många ifrågasatte dess existensberättigande. Men kundgruppen fanns där och uppenbarligen fortfarande då konkurrenter som Mercedes, Porsche och Audi alla har lanserat sina versioner av suvcoupéer de senaste åren. Kundgruppen jag syftar på är personer med mer pengar än smak, som gärna vill att deras flådiga livsstil ska reflekteras i den bil de kör. Sedan den första X6:an har BMW sålt drygt 450 000 exemplar varav majoriteten i länder som USA och Ryssland.

Ute på A8 riktning sydväst kommer X6 till sin rätt, fri fart gör att motorn får visa vad den går för – vilken motor det är! Fullt vridmoment levereras redan vid 1 800 r/min och kraften räcker gott till omkörning oavsett vilken av de åtta växlarna automatlådan har kuggat i.

Provbilen är utrustad med adaptiv M-fjädring vilket betyder stålfjädrar som kan anpassas efter vilket körläge jag använder. Den stora X6:an ligger mycket stadigt och är så pass riktningsstabil att hastigheter norr om 200 km/h upplevs som inom laglig gräns i Sverige. Men att köra jättesnabbt rakt fram är inte jätteunderhållande så den falukorvstjocka ratten riktas mot mindre landsvägar.

Trots att X6 är mer än två meter bred upplevs den som smidig även på mindre vägar tack vare väl avvägd och kommunikativ styrning, visst märks bilens vikt av men ändå så dyker den förtroendeingivande in i kurvkombinationerna mellan de öppna fälten i Bayern. I sitt vassaste körläge är jag tacksam för att sittpositionen nästintill är perfekt med gott om stöd för ben och längs sidorna samt att ratten går att få riktigt nära.

Jag lättar på gasen och dumpventilen ger ifrån sig ett djupt suckande som tränger in i den annars välisolerade kupén, samtidigt hörs några dova trumliknande ljud från avgassystemet. Inte alls ett lika busigt ljud som hos bland annat BMW X4 M40i där den raka sexan ger ifrån sig ett högt smattrande i liknande situationer.

Överlag känns X6 M50i lite mer vuxen än sitt syskon, den adaptiva M-fjädringen har faktiskt ett ganska brett spann mellan körlägena där det mjukaste Comfort levererar vad det utger sig för att leverera. Något som inte kan tillskrivas 3-serie med motsvarande fjädring. Där är gången mest struttig och fast oavsett vilket körläge du valt.



Upplyst grill är en gimmick som kostar 5 100 kronor extra.

Det går inte att hymla med att nya BMW X6 är en bra bil att sitta bakom ratten i men särskilt samtida är den inte. I tider där elektrifiering har blivit en statussymbol kommer X6 med ett urval av bensin- och dieselmotorer med sex eller åtta cylindrar och dubbelturbo, till och med fyra turboaggregat om du väljer den största dieseln M50d med 400 hästkrafter.

Detta trots att det mycket nära syskonet X5 finns som laddhybrid och klarar över åtta mil på ren eldrift. Men denna drivlina har BMW inga planer på att erbjuda till X6 med förklaringen att de som köper en X6 inte vill ha en hybrid.

En annan sak BMW slår på stora trumman för är dock att du nu kan få den ikoniska njurgrillen upplyst så du även syns lite extra i din X6:a när det är mörkt ute. Så devisen för de tilltänkta kunderna verkar vara mer ”bling-bling och skit i allt annat”…

Det här är nytt!

Grill.
Inte nog med att den ikoniska njurgrillen har blivit större än hos föregångaren, nu kan du få den belyst för att synas mer.

Design.
Linjeföringen är djärvare än tidigare och särskilt över baken påminner X6 mycket om det mindre syskonet X4.

Glastak.
Panoramaglastaket täcker en yta dubbelt så stor som föregångarens.



X6 lastar 70-340 liter mindre än X5 med baksätet upp- eller nedfällt, totalt 580-1 530 liter.

Tre frågor



Dr. Daniel Nowicki
projektledare BMW Driving Dynamics.

Först och främst måste jag fråga om den upplysta grillen, varför?
– Kör du en X6 gör du det för att synas och nu kan du även göra det när det är mörkt. Vill du ha en praktisk bil finns det bättre alternativ.
Hur har ni lyckats få en belyst grill godkänd av myndigheter?
– Det har inte varit helt lätt men till slut gick det. Nu är den högra delen av grillen godkänd som en del av den högra strålkastaren och vice versa.
X6 går att få med 22-tumshjul men du verkar vara emot det, varför?
– Just 21-tum passar perfekt sett till prestanda, komfort och utseende för just X6, klivet upp till 22 tum kan tyckas vara litet men påverkar mer än man kan tro.



Interiören är i princip likadan som hos X5, det enda som skiljer är utrymme i baksätet.

BMW X6 M50i

Pris: 935 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. Längsmonterad 8-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Cylinderavstängning. Dubbelturbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 89,0/88,3 mm, cylindervolym 4 395 cm3. Max effekt 530 hk (390 kW) vid 5 500-6 000 r/min, max vridmoment 750 Nm mellan 1 800-4 600 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 tvärställda länkarmar.

Styrning: Elservo. Vändcirkel 12,6 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd f/b 9,5/10,5 tum, däck fram 275/40 R21, bak 315/35 R21.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 298, längd 494, bredd 201, höjd 170, spårvidd f/b 168/169. Markfrigång 21,6. Tjänstevikt 2 235, maxlast 740, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 83 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 580-1 530 liter.

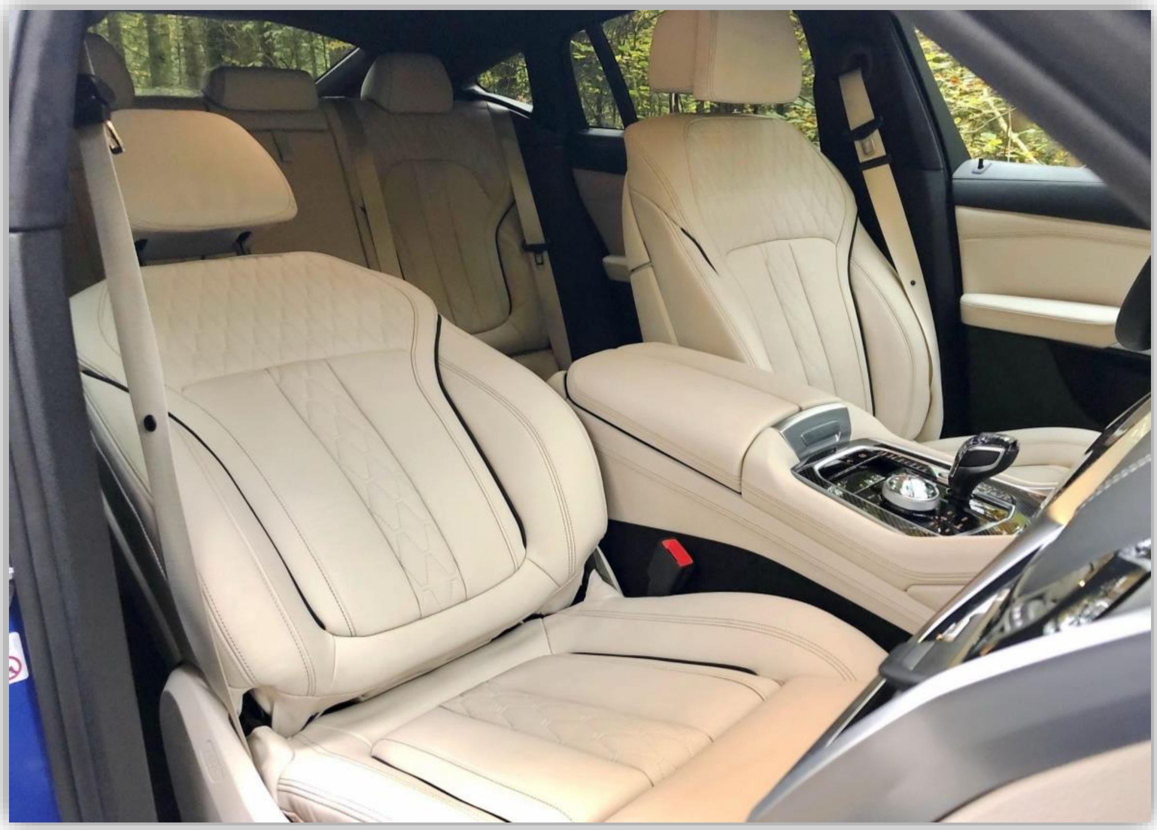
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,3 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 1,42 l/mil, landsväg 0,85 l/mil, blandad körning 1,07 l/mil. CO2 243 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP): Ingen uppgift.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Skatt: 15 071 kronor per år de första tre åren. Därefter 3 264 kronor per år.



Baksätet upplevs som trångt och instängt,
taket snuddar nästan i överkant av huvudstödet.

Rivaler



Porsche Cayenne Turbo Coupé

Rent prismässigt är X6 rena kapet jämfört med Cayenne Coupé men Porschen är den bättre bilen.
Pris: 1 464 000 kronor.



Audi Q8 55 TFSI quattro

Q8 har ingen tillräckligt vass motor för att mäta sig med X6 M50i men det är troligen en bil eventuella kunder ändå sneglar på. 340 hästar i denna.
Pris: 731 800 kronor.

GALLERI
BMW X6 2020
75 bilder

BMW X5 xDrive45e iPerformance



I samband med provkörningen av nya BMW X6 får jag även köra den nya laddhybridversionen av syskonet X5 med beteckningen xDrive45e.

Den första laddbara versionen av X5 kom med den förra generationen 2015, då med ett batteri på 9 kWh och en uppgiven elräckvidd på tre mil, i verkligheten drygt två. Den nya laddhybriden har fått ett rejält batteripaket på 21,58 kWh som ska räcka upp till 97 kilometers elkörning enligt WLTP-körcykeln.

Jag startar körningen i utkanten av München och styr söderut, efter några kilometer byts den täta stadstrafiken ut mot en trefilig Autobahn med fri fart. Med en hastighet på 120-130 km/h närmar sig Irschenbergen och motorväg blir så småningom landsväg.

När batteriet sinat står trippmätaren på 65 kilometer. Ett rejält lyft ställt mot föregångaren och med tanke på att jag inte ägnat mig åt någon snålkörning får det ses som okej.

BMW anger en elförbrukning på 2,35 kWh/mil vilket är i nivå med rena elbilar som Audi e-tron, förvånande då e-tron har elmotorer som levererar 408 hästkrafter och elmotorn i X5 som upplevs orkeslös vid acceleration endast ger 113 hästar. Kanske kan detta förklaras av att motorerna i e-tron är direkt kopplade till respektive axel via en reduktionsväxel, och elmotorn i X5 sitter vid växellådan och har en längre väg att leverera effekten till hjulen. Något som kan resultera viss effektförlust. Snittförbrukning i hybridläge anges till 0,17 l/mil.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Audi satsar på el

Jan-Erik Berggren 13 november 2019

Fyra nya plattformar ska göra Audi till ett elbilsmärke. Men det som märks allra först i Sverige är satsningen på fler laddhybrider. ”Elektrifieringen påverkar hela företaget i grunden”, säger projektledaren Ulrich Widmann.



Audi har bestämt sig. Modellprogrammet ska elektrifieras, något som påverkar hela företaget.
– Det handlar inte bara om att bygga en elbil. Med ”Audi goes electric” förändrar vi hela företaget från försäljning via hur vi ser på hållbarhet i hela produktionskedjan, säger Audis projektledaren Ulrich Widmann.

Enligt Audi vill elbilskunderna ha något mer, en helhetslösning för mobilitet som inte påverkar miljön negativt. Därmed måste Audis återförsäljare ta ett större ansvar och till exempel kunna mer om laddning, uppkopplade tjänster och teknik för självkörande.

Audi har antagit Parisavtalet och har som tydligt mål att vara helt koldioxidneutrala senast 2050. Det betyder bilfabriker som inte lämnar ett negativt CO_2-avtryck och samma krav på underleverantörerna. Utsläppen ska minska med 30 procent till 2025 och då jämfört med nivån 2015, vilket följer klimatavtalet från Paris. Elbilarna ska byggas i den helt klimatneutrala fabriken i Bryssel. Audi ska gå igenom samtliga sina bilfabriker och underleverantörer för att klara av att sänka koldioxidutsläppen i hela kedjan enligt Parisavtalet.

Enligt Audi har hela underleverantörskedjan en tio gånger så stor miljöpåverkan som själva bilens produktion. Förutom ren produktionsteknik och att använda förnybar energi ska Audi satsa på att återvinna material.

TEST: Audi e-tron mot Mercedes EQC och Tesla Model 3



Audi e-tron GT Concept, till vänster, skvallrar om hur Audis nya elsportbil ska se ut med kaross och allt. Fyra sittplatser, fyrhjulsdrift och fyrhjulsstyrning blir standard. Räckvidden ska vara närmare 50 mil. Audi Q4 e-tron, till höger i konceptform, blir Audis billigaste elbil och byggs på samma plattform som Volkswagen ID.3 och Seat el-Born. Yttermåtten är som en Q3 medan innermåtten ska motsvara en Q5. I mitten ses Audis elektriska suv e-tron.

Till att börja med presenterar Audi fyra nya laddhybrider under hösten 2019. Det är modellerna A7, A8, Q5 och Q7 som förses med batteri och elmotor. Räckvidden på el är drygt fyra mil enligt den nya och tuffare mätmetoden WLTP.

Audi väljer bort dieselmotorerna för sina laddhybrider till förmån för 2,0 TFSI och 3,0 TFSI i två effektuttag. Batteriet är på hela 14,1 kWh för alla utom stora Q7 som får 17,3 kWh för att klara samma räckvidd. Jämförelsevis har Volkswagen Passat GTE 13 kilowattimmars batteri. Mest intressant för Sverige är förstås Q5 som blir en direkt konkurrent till Volvo XC60. Priserna är jämförbara på cirka 570–590 000 kronor, beroende på utrustning.

Laddhybriderna till trots, när Audi visade sin framtid vid Audi Tech Day i München handlade det framför allt om fyra nya plattformar för elbilar. Eller i praktiken tre nya och en beprövad. MLB evo som använts till ett flertal VW-gruppbilar med förbränningsmotorer samt till Audi e-tron.

Men de tre övriga plattformarna är utvecklade för enbart elbilar. Och här blir det tydligt att Audi står med bakaxeln hos Volkswagen och framaxeln hos Porsche.

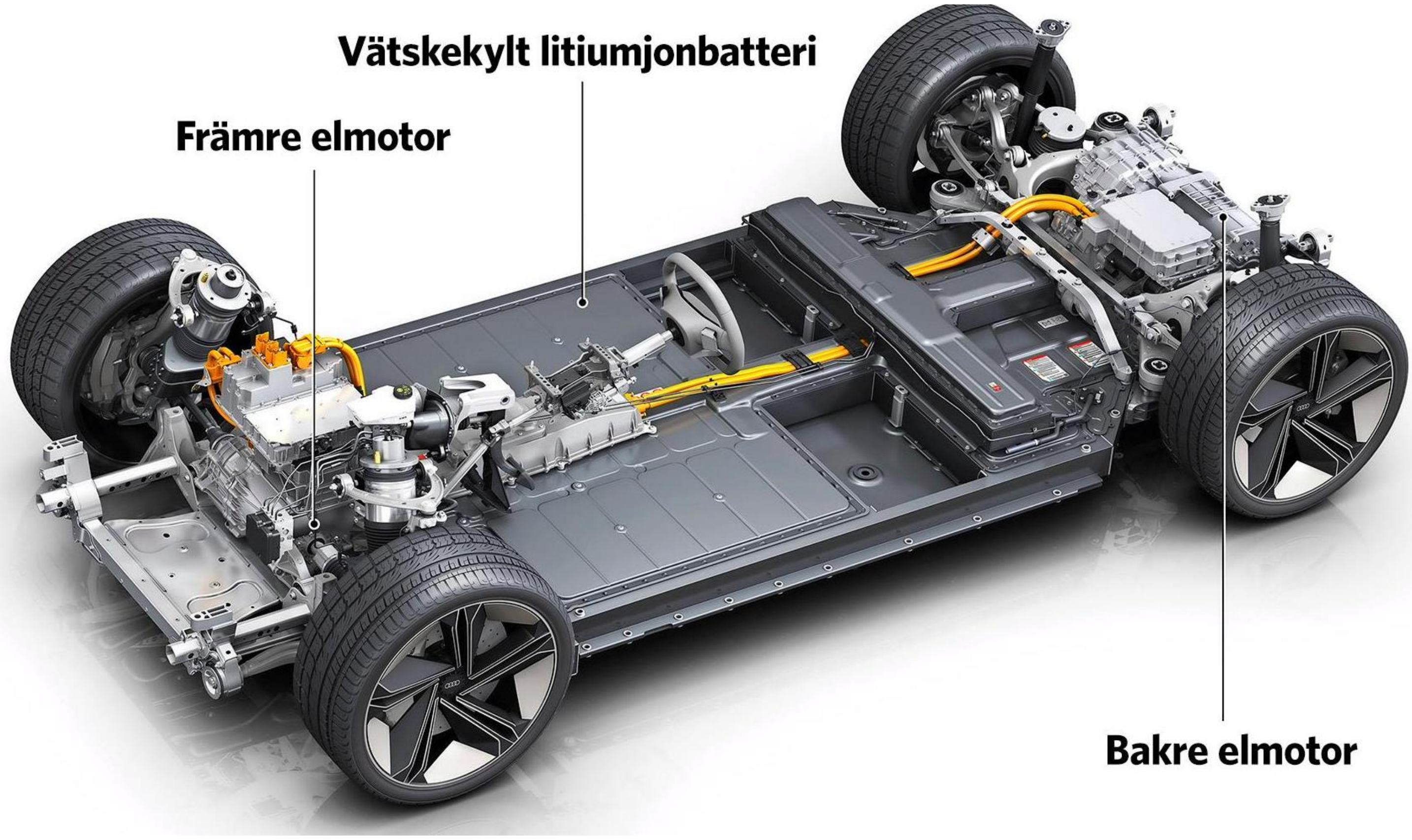
LÄS OCKSÅ: Billigare Audi e-tron till Sverige

Nya plattformen MEB delar Audi med Volkswagen och Seat. Nya Volkswagen ID.3 och Seat el-Born. Första Audi som byggs på MEB är Q4 e-tron, en mellanstor suv med interiörmått som en Q5 men exteriörmått som en Q3.

Tillsammans med Porsche har Audi utvecklat en plattform för supersportbilar, J1. Det är samma plattform Porsche använder för sin nya elbil Taycan. Tack vare att batteripaketet delats upp i två delar i golvet går det att göra plats för fyra sittande personer. Audis Taycan-variant heter e-tron GT och ska byggas i samma fabrik som Audi R8, Böllinger Höfe. e-tron GT kommer att säljas med olika effektuttag men alltid med fyrhjulsdrift och fyrhjulsstyrning.

Även plattformen som döpts till PPE har Audi utvecklat tillsammans med Porsche. Den designstudie som visade hur Audi tänkt sig var väldigt lik en eldriven Audi A7. Plattformen ska klara av att husera lyxiga och sportiga sedaner och coupéer.

Plattformen J1



Audi och Porsche har utvecklat plattformen J1 tillsammans. Porsche har använt den för nya Taycan och hos Audi heter elsportbilen e-tron GT. Batteripaketet har delats i två delar för att få plats med fyra stolar. Det blir fyrhjulsdrift och fyrhjulsstyrning.

LÄS MER: Vi kör Porsche Taycan S – så bra är den!

Övriga modeller: Före 2025 ska Audi presentera 30 elektrifierade bilar varav 20 ska vara renodlade elbilar. Audi visar i höst fyra nya laddhybrider, alla med bensin och el i kombination, och fler och fler modellfamiljer ska få laddhybridtekniken. Audi fortsätter också med sina mildhybrider där både bensin- och dieselmotorer används.

Audis nya plattformar för elbilar

MLB evo: Audi e-tron 55, Audi e-tron 50, Audi e-tron 55 Sportback, Audi e-tron Sportback 50.
MEB: Audi Q4 e-tron.
PPE: Audi A7 Sportback.
J1: Audi e-tron GT.

Feber

6. Nya bilder på Audi S8

Av Bobby Green 2019-11-15 kl 18:00

Och fler specifikationer



FILM: *https://youtu.be/hc7zQGUdp_g*

I somras rullade Audi ut nya S8:a men av någon anledning var man oväntat förtegen med bilens specifikationer. Vi fick reda på effekten och vad det satt för motor under huven men inte så mycket mer. Nu släpper man alla siffror och i samma veva fler bilder på den snabba lyxlimpan.

Som maskin har man valt en dubbelturbomatad V8:a på 4,0 liter med mildhybrid-teknik som här ger 571 hästar och 800 newtonmeter i vrid. Den skickar sin kraft vidare till alla fyra hjulen via en åttastegad Tiptronic-låda. Med plattan i mattan gör bilen 0-100 km/h på bara 3,8 sekunder och det roliga är slut först vid 250 km/h. Detta är som väntat elektroniskt begränsat och bilen har betydligt mer att ge än så. Grymma siffror dock för en kärra som väger in på 2,2 ton. Mildhybrid-systemet ska hjälpa till att spara upp till 0,8 liter på tio mil men den blandade förbrukningen anges ändå till 1,13 liter per mil och 258 gram per kilometer i CO_2.

Som väntat är bilen smäckad med teknikaliteter och standard finns saker som aktiv luftfjädring som förutspår hur vägen ser ut, bakhjulsstyrning, cylinderdeaktivering, aktiv brusreducering och det finns inte mindre än 38 stycken olika assistans-system. Köper man det fetaste paketet här får man fem stycken radar-sensorer, sex stycken kameror, tolv stycken ultraljuds-sensorer och en laserskanner. Det senaste MMI-systemet finns såklart och det bjuder bland annat på röststyrning, Android Auto och trådlös Apple CarPlay. Tillvalslistan är som väntat lång och här finns bland annat saker som keramiska bromsar för 8500 euro extra, laser-strålkastare för 3100 euro extra och fullt läder-paket för 6520 euro extra.

Prislappen för nya S8 börjar på 140.000 euro.







Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Provkörning av Kia XCeed 1,4 T-GDi DCT

Hans Hedberg

14 november 2019

Fågel, fisk eller mittemellan. I stället för att göra en en-för-alla-modell breddar Kia sitt Ceed-sortiment ytterligare med crossover-versionen XCeed. Frågan är om nya XCeed är en onödig skvader eller rent utav den perfekta kompromissen?



Koreanska Kia verkar gå från klarhet till klarhet. Biltillverkaren som nästan aldrig – jo, skulle vara i fallet Kia Stinger i så fall – överraskar, utan hellre övertygar med genomgående ordentliga filosofier brukar koka ihop minst sagt förnuftiga bilar. Tills nu. Med XCeed har Kia-folket tänkt till både en och två gånger när koncepten maldes ner och sattes upp på billboarden.

Bilen som varken vill vara en suv, crossover eller sportcoupé är ändå detta, men samtidigt inte. Den yttre designen är slank, samtidigt tufft bullig. Synonymerna går till Citroëns DS-serie parat med en underlig kombomix av Volkswagens lill-suv T-Roc och nerlagda Scirocco-modell. Närmaste förståeliga konkurrent torde vara Audi Q3 Sportback.

Som första svenska journalist får undertecknad provsmaka Kia XCeed i samband med Frankfurtsalongen. Till en början är 1,4-liters bensinmotor aktuell, men efter årsskiftet kommer laddhybriden XCeed Plug-In Hybrid som lär bli bästsäljaren i Sverige. Tekniken hämtas från beprövade Niro Plug-In Hybrid. Även kombin Ceed SW blir samtidigt möjlig som laddhybrid, räckvidden vid körning på enbart el sägs bli uppemot sex mil (NEDC).

Ut från Frankfurts bankkvarter. Chassit är aningen stötigt när vi korsar spårvagnsspår och genar över trottoarkanter. Uppenbarligen vill Kia att nya XCeed ska vara en sportigt stöddig typ att ratta. Men så är också hjuldimensionen på provbilen snudd på extrem. Stomljud från chassi och däck har lätt för att leta sig in i kupén.



Strax syns den vita runda skylten med randigt diagonalt streck på sniskan – fri fart Autobahn. I 160-170 km/h uppskattas fastheten hos chassit och styrkänslan är påtagligt närvarande. De 140 hästkrafterna räcker till men i Sport-läget vill inte växlarna hos dubbelkopplingslådan DCT kastas på plats så som önskas, utan skiftena görs först efter det att XCeeds huvuddator godkänt. Bäst går drivlinan körd i Normal-läget samt i lägre, mer Sverige-anpassade, hastighetsområden. Sportläget känns overkill i 1,4 T-GDi-drivlinan, passar bättre med starkare varor (1,6 T-GDi).

Runtomsikten är dålig på grund av de breda C-stolparna och låg bakruta. Snett bakåt uppskattar jag sidobackspeglarnas döda vinkel-varningsfunktion och vid backningsmanövrar är den bakåtriktade kameran min privata spejare.

Sitter in i baksätet ”bakom mig själv” (185 cm) och då blir benutrymmet väl knappt samtidigt som den slokande taklinjen stjäl värdefullt huvudutrymme. Jämfört med den betydligt mer förnuftigt utformade Niro är XCeed en trång typ. Men vi uppskattar fällbart baksäte i proportionerna 40/20/40 med bred lastyta för fyra par lagg mellan två sittande i baksätet. Med uppfällt baksäte ryms acceptabla 426 liter, den som sitter och väntar på XCeed Plug-In Hybrid ska veta om att bagaget då krymper till 291 liter.

Bakom ratten är XCeed ändå en trevlig bekantskap, mest märks den tydliga layouten, god sittposition och återigen överraskande kommunikativ styrning. Förarmiljön känns hundra procent hämtad från sportkombin – ”shooting brake” – Proceed.

Summa summarum är Kia XCeed rätt på bollen, med beprövad teknik och kaxigare look kan man nu söka sig utanför de traditionella Kia-leden. XCeed lär inte bli folkbildande på något vis, desto mer vinna över ännu fler köpare till det koreanska segertågsbilmärket.

Det här är nytt!

Line-up. Finns (i nuläget) som halvkombi, kombi, sportkombi och nu som crossover.
Design. Utseendet av typen crossover-coupé känns igen från exempelvis BMW X6 med flera.
Plug-in. Laddhybriddrivlinan introduceras efter nyåret.
Markfrigång. Chassit är 42 mm högre än vanliga Ceed.



Kia XCeed 1,4 T-GDi DCT

Pris: 251 900 kronor.

Motor: Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 71,6/84,0 mm, cylindervolym 1 353 cm3. Max effekt 140 hk (103 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 242 Nm mellan 1 500-3 200 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elservo. Vändcirkel 10,6 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck fram 235/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 265, längd 440, bredd 183, höjd 148, spårvidd f/b 158/157. Markfrigång 18. Tjänstevikt 1 450, maxlast 410, max släpvagnsvikt 1 410. Taklast 80. Tank 50. Bagagevolym (VDA-liter) 426-1 378.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,5 s, toppfart 200 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 0,68 l/mil, landsväg 0,53 l/mil, blandad körning 0,59 l/mil. CO2 134 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP): Låg 0,87 l/mil, medium 0,65 l/mil, hög 0,59, extra hög 0,72, blandad körning 0,68 l/mil. CO2 156 g/km.

Garantier: Nybil 7 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år.

Skatt: 3 996 kr per år de tre första åren, därefter 866 kronor per år.

Rivaler



Ford Focus 5-d Active 1,5T Ecoboost
Med prisvinnande snåla 1,0T (125 hk) eller 1,5T (150 hk) med 6-växlad manuell alt. 8-stegad automat. Rymligare än XCeed.
Pris: 234 900 kronor.



Toyota C-HR 1,2 Turbo Multidrive S AWD
Trängre än XCeed men poppis bland sina ägare. Finns som 2WD manuell eller AWD automat (116 hk) alternativt hybrid E-CVT 2WD (122 hk).
Pris: 247 400 kronor.



GALLERI
Kia XCeed Plug-in Hybrid 2020
9 bilder



GALLERI
Kia XCeed 2020
92 bilder



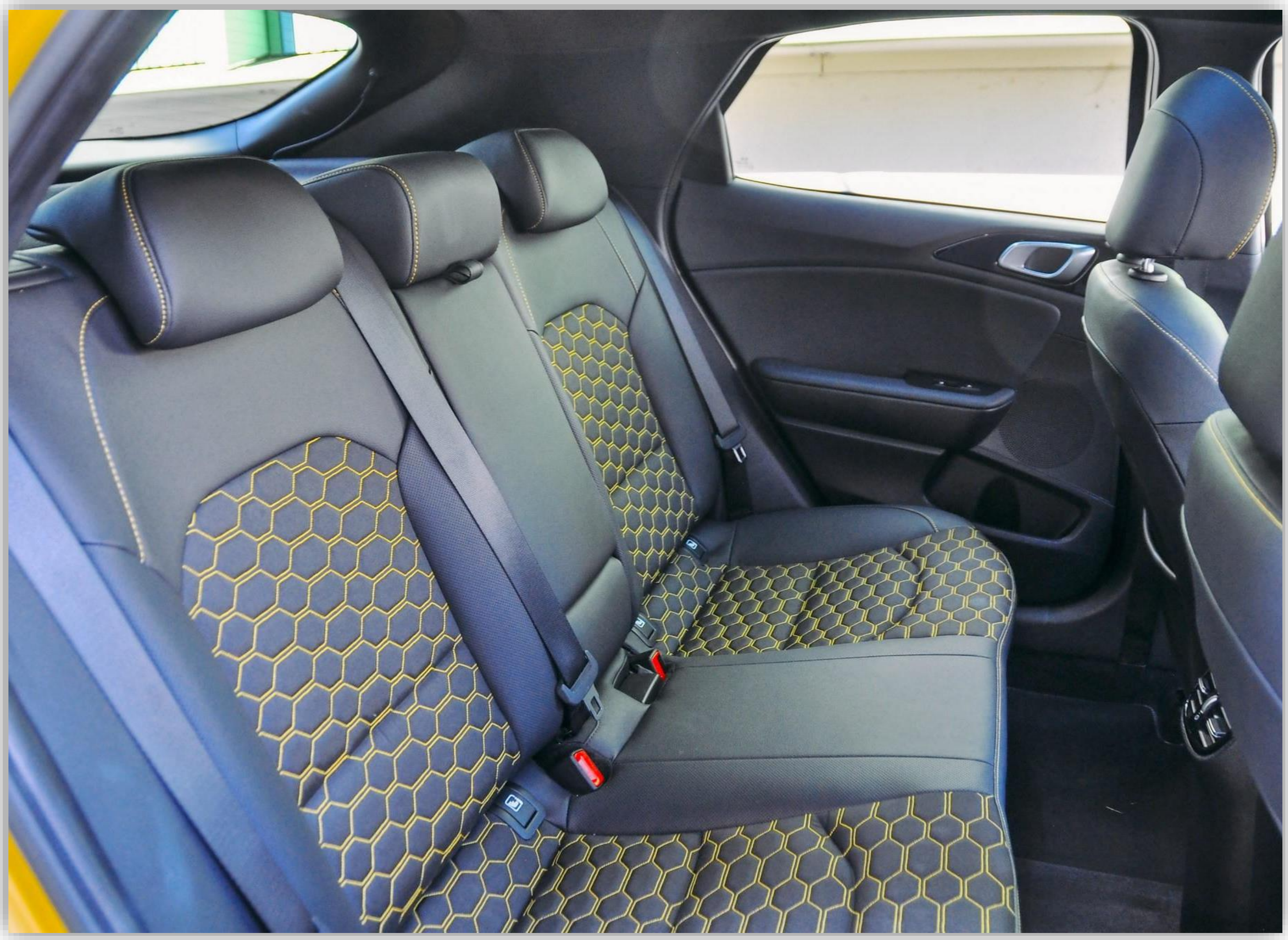
Bakruta och C-stolpe lutar som på Proceed. Innebär dålig runtomsikt men coolt utseende.



Hög inre lasttröskel men smart 40/20/40-fällning av ryggstödet ökar på flexibiliteten.



Gult så det förslår. Versionen "Yellow Pack" kostar 271 400 kronor och sticker ut extra.



Baksätet har sämre takhöjd än vanliga Ceed men normallånga får plats. Små sidorutor.

Klassiker

8. Grattis Toyota Celica!

Publicerad 22 november 2009 **text Carl Legelius**

Idag när Cecilia och Sissela har namnsdag så faller det sig naturligt att Klassikers bilnamnsdag blir Celica. Toyota Celica!



Toyota Celica var en sportig kupé som introducerades 1970. Den var bakhjulsdriven och erbjöds med flera olika fyrcylindriga motorer.

Från och med den fjärde generationen Celica som kom 1985 så var modellen framhjulsdriven.

Den sjunde och sista generationen Celica tillverkades till och med 2006.



Här syns en Toyota Celica 1980 i liftbackversion.
Den andra generationen Celica tillverkades mellan 1978-81.



1981-85 tillverkades den tredje generationen Celica.
Den fanns även i sexcylindrigt utförande och hette då Celica Supra.

Många Celicagenerationer fanns i flera olika karossversioner; kupé, liftback och cabriolet.

Toyota Celica var framgångsrik som rallybil. Den första WRC-segern kom i det Nya Zeeländska rallyt 1982 med en 2000 GT.

1983-86 vann den Grupp B-klassade Celica Twincam Turbo alla sex WRC-tävlingar i Afrika som den deltog i.

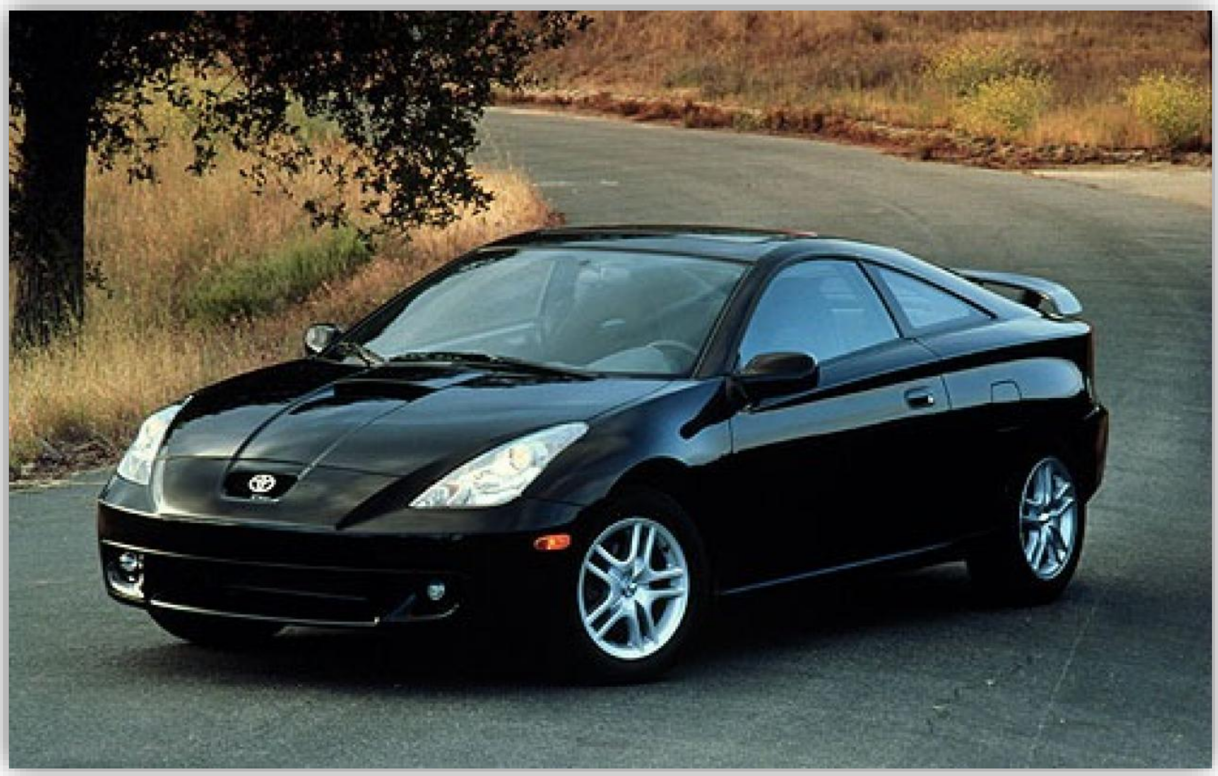
Celica GT-4 har två WRC-titlar för tillverkare och två förarmästerskapstitlar.



Till 1986 blev Celica framhjulsdriven, fick tvärställd motor med fyrventilsteknik och en tilltalande kaross. I Sverige blev den en succé, tack vare Toyota ökade Sveriges totala sportbilsförsäljning enormt. I Sverige såldes bara hatchbacken men på andra marknader fanns en cabriolet och en coupé.



Till 1988 kom Celica GT-4, en fyrhjulsdriven version med turbomotor. Vägsäker, snabb och bekväm tilltalade den många i vårt land, men finns det några icke rallykörda exemplar kvar?



Den sjunde och sista generationen Celica tillverkades mellan 2000 och 2006.

Roger knep Celican!
Version 2.0 av Träffpunkt 80 blev en enorm succé, förra årets makalösa uppslutning slogs med råge. Nästan 350 bilar av 1980-talsmodell invaderade Grytsbergs Säteri. Gladast var nog Roger Widnersson från Huddinge som vann den hemliga bilen, en knallröd Toyota Celica.

SLUT